

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



AUSGEGEBEN AM
18. SEPTEMBER 1952

DEUTSCHES PATENTAMT

PATENTSCHRIFT

Nr. 849 657.

KLASSE 63c GRUPPE 306

P 5415 II / 63c

Wilhelm Peppmeier, Spenge bei Bielefeld
ist als Erfinder genannt worden

Wilhelm Peppmeier, Spenge bei Bielefeld

Zugstange für Anhänger-Kupplungen an Fahrzeugen

Patentiert im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland vom 20. April 1951 an

Patentanmeldung bekanntgemacht am 27. Dezember 1951

Patenterteilung bekanntgemacht am 17. Juli 1952

BEST AVAILABLE COPY

Bei den bekannten Kupplungen an Fahrzeugen, mit welchem der Anhänger mit dem Triebwagen verbunden wird, besteht der Übelstand, daß die Zugstange, insbesondere bei Personenkraftwagen, wenn der Anhänger nicht gebraucht wird, über die Stoßstange hinaus unter dem Fahrgestell störend nach hinten vorsteht.

Diesen Übelstand zu beseitigen, dient die Erfindung. Sie besteht darin, daß die Zugstange an einem Gehäuse, welches unter dem Fahrzeug befestigt ist, lösbar und somit abnehmbar angeordnet ist.

In dem Gehäuse, welches mittels Streben od. dgl. fest unter dem Fahrgestell des Kraftwagens befestigt ist, wird die Zugstange mittels Gewinde eingeschraubt. Die Verbindung der Zugstange mit dem Gehäuse kann starr oder federnd angeordnet sein.

Ein Ausführungsbeispiel ist in der Zeichnung dargestellt, und zwar zeigt

Abb. 1 die Zugstange mit dem Gehäuse im Aufriß, zum Teil im Schnitt,

Abb. 2 die Zugstange mit dem Gehäuse im Grundriß in Ansicht,

Abb. 3 die Zugstange mit dem Gehäuse im Seitenriß, zum Teil im Schnitt,

Abb. 4 den Sicherheitsbolzen in perspektivischer Darstellung.

Erfindungsgemäß wird die Zugstange *a* mit der unter dem Fahrgestell des Kraftwagens fest verankerten Hülse *b* lösbar verbunden, indem z. B. an dem einen Ende der Zugstange *a* ein Gewinde *c* angeordnet ist, welches als Kordel-, Trapez- oder Flachgewinde ausgebildet, in das in dem Gehäuse *b* angeordnete Innengewinde *d* eingeführt wird (Abb. 1 und 2).

Durch diese Anordnung ist die Zugstange *a* bei Nichtgebrauch aus dem Gehäuse *b* durch einfaches Herausschrauben zu lösen.

Um der Zugstange *a* eine gute und sichere Lagerung in dem Gehäuse *b* zu geben, kann vor dem Gehäuse *b* eine rohrförmige Verlängerung *e* angeordnet sein, die mit dem Gehäuse *b* entweder aus einem einzigen Stück besteht oder durch Anschweißen bei *f* mit dem Gehäuse fest und starr verbunden wird (Abb. 1 bis 3).

Um eine sichere Verbindung der Zugstange *a* gegen Verdrehen zu erzielen, kann quer durch die rohrförmige Verlängerung *e* und die Zugstange *a* ein Sicherungsbolzen *g* angeordnet sein. Der Bolzen *g*

dient auch gleichzeitig dazu, um das Gewinde *c* zu entlasten (Abb. 1 bis 4).

Das Ende *h* am Bolzen *g* ist gelenkartig angeordnet, so daß sich das Ende *h* im eingeführten Zustand rechtwinklig nach unten einstellt und damit eine Sicherung gegen ungewolltes Lösen des Bolzens *g* schafft.

Dadurch, daß an dem anderen Ende des Bolzens *g* ein Griff *j* angeordnet ist, ist auch eine leichte Betätigung des Bolzens *g* gewährleistet.

Zur Sicherheit kann zwischen der Außenwandung der rohrförmigen Verlängerung *e* und dem Griff *j* eine Druckfeder *k* angeordnet sein, die bewirkt, daß im eingeführten Zustand des Bolzens *g* das Ende *h* in rechtwinkliger Stellung gehalten wird; des weiteren bedingt auch der Bolzen *g*, daß die Zugstange *a* im eingeführten Zustand in der richtigen Stellung und das vordere, gebogene Ende *l* der Zugstange *a* senkrecht nach oben steht (Abb. 1).

PATENTANSPRÜCHE:

1. Zugstange für Anhänger-Kupplungen an Fahrzeugen, dadurch gekennzeichnet, daß die Zugstange (*a*) in einem fest an dem Fahrgestell angeordneten, z. B. mit Innengewinde (*d*) versehenen Gehäuse (*b*) lösbar eingeschraubt ist.

2. Zugstange nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß an dem einen Ende der Zugstange (*a*) Kordeltrapez- od. dgl. Gewinde (*c*) angeordnet ist, welches mit dem entsprechend gestalteten Innengewinde (*d*) des Gehäuses (*b*) übereinstimmt.

3. Zugstange nach Anspruch 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß an dem freien Ende des Gehäuses (*b*) eine rohrförmige Verlängerung (*e*) zur Führung der Zugstange (*a*) angeordnet ist.

4. Zugstange nach Anspruch 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß quer durch die Zugstange (*a*) und die rohrförmige Verlängerung (*e*) ein Bolzen (*g*) angeordnet sein kann.

5. Zugstange nach Anspruch 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß der Bolzen (*g*) an dem einen Ende mit einem Griff (*j*) versehen ist und das andere Ende ein gelenkartig angeschlossenes Teil (*h*) hat und daß zwischen der Außenwandung der Verlängerung (*e*) und dem Bolzengriff (*j*) eine Druckfeder (*k*) angebracht ist.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

Abb.1

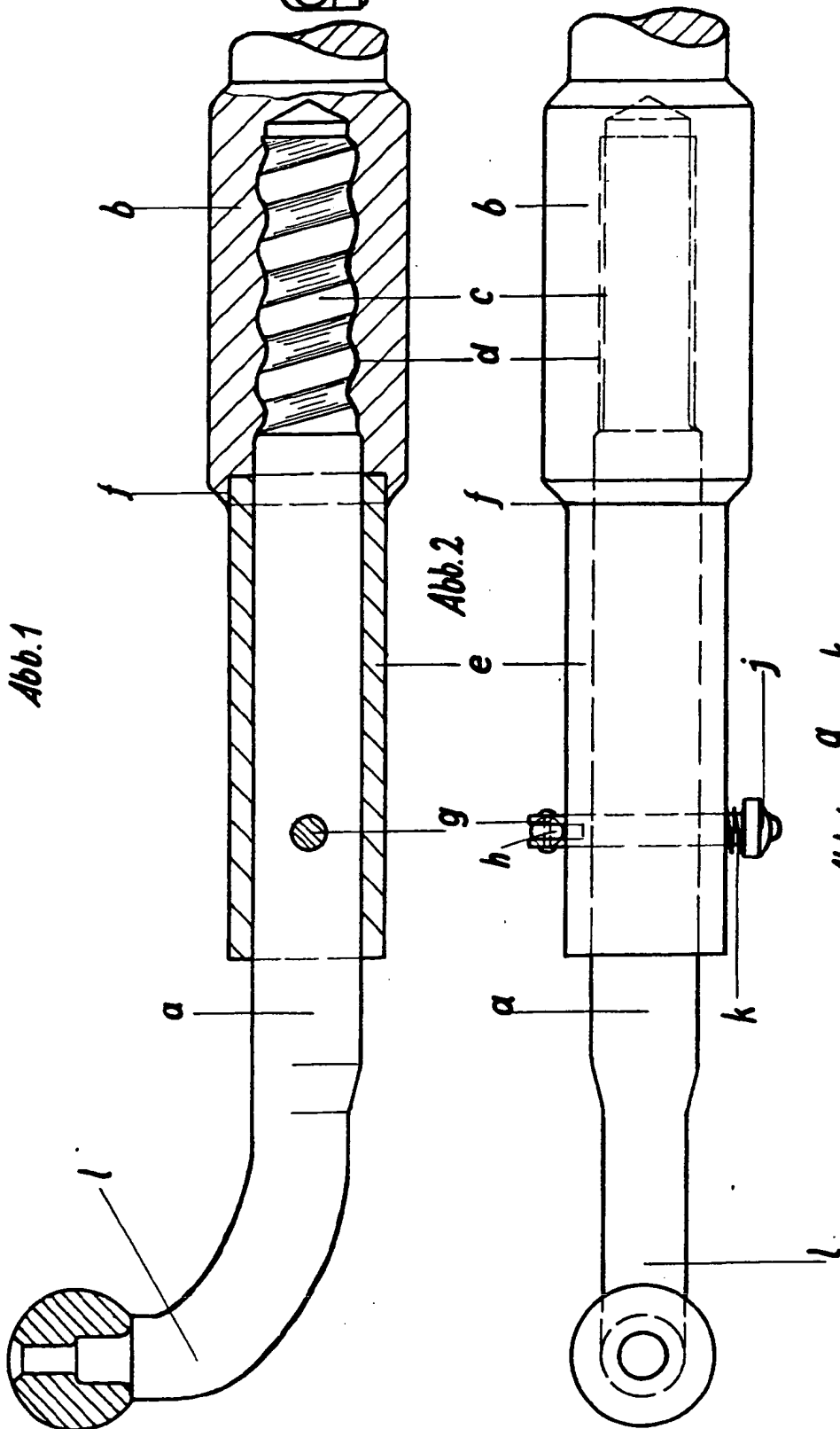


Abb.2

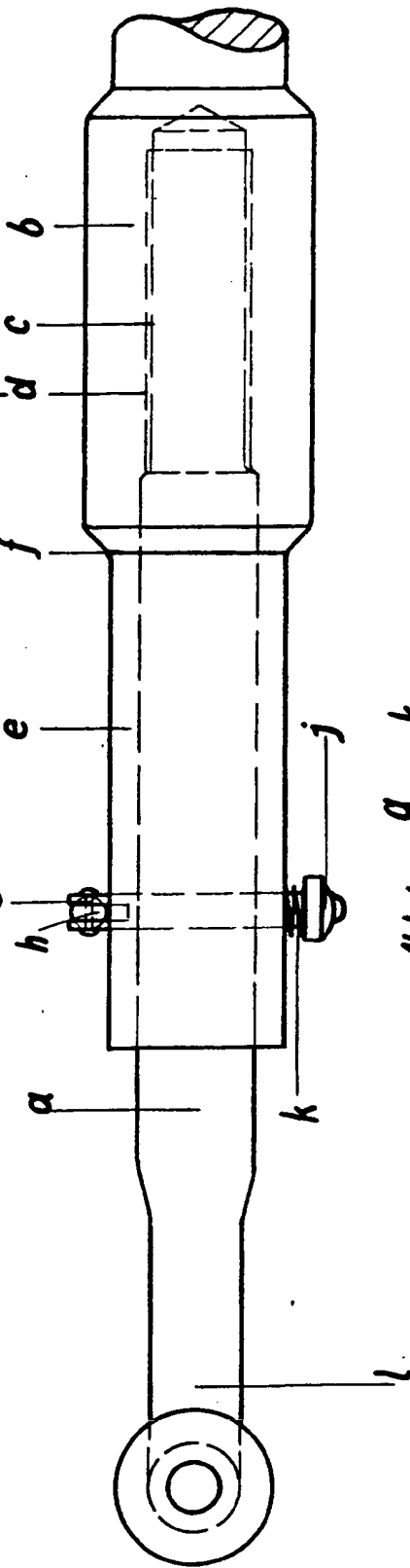


Abb.3

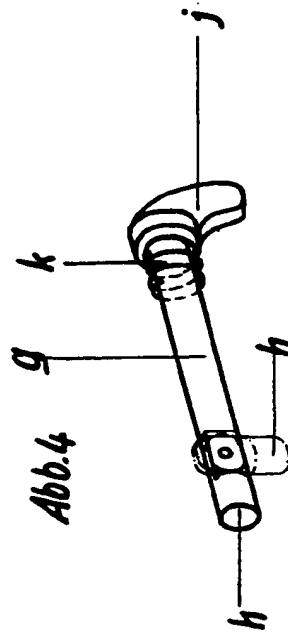
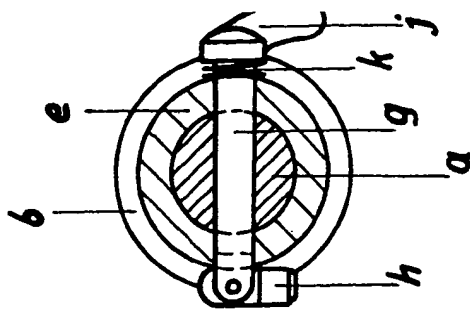


Abb.4

THIS PAGE BLANK (USPTO)